

Risoluzione in Commissione 8-00209
presentata da
RODOLFO GIULIANO VIOLA
martedì 6 novembre 2012 pubblicata nel bollettino n.732

La VIII Commissione,
premessi che:

nell'ambito dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, la Commissione europea ha compilato nel 2004 un nuovo elenco di 30 progetti prioritari da avviare prima del 2010 (si veda la decisione n. 884/2004/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE);

uno dei 30 assi e progetti prioritari è l'asse ferroviario Lione - Trieste - Divaca/Koper - Divaca - Lubiana - Budapest - confine ucraino che fa parte del Corridoio V; attualmente è in via di definizione la proposta COM(2011)650 di regolamento sugli orientamenti dell'Unione europea per la rete transeuropea di trasporto (TEN-T), presentata il 19 ottobre 2011, che prospetta una revisione della rete TEN-T allo scopo di realizzare una rete completa ed integrata che comprenda e colleghi tutti gli Stati membri dell'Unione europea in maniera intermodale ed interoperabile, per contribuire alla realizzazione, entro il 2050 di uno spazio unico europeo dei trasporti basato su un sistema di trasporti competitivo ed efficiente;

il nostro Paese è fortemente coinvolto nel completamento dei sistemi trasportistici europei individuati da corridoi verticali e orizzontali di interconnessione con l'intera Europa, che rappresentano un fondamentale elemento di sviluppo delle relazioni sociali e economiche dell'Europa allargata;

il progetto del sistema AV/AC, in corso di realizzazione, rientra nelle politiche strategiche di interconnessione con l'Europa centrale e i mercati asiatici ed ha ripercussioni positive sull'intero apparato economico e produttivo del Paese, realizzando significativi incrementi dell'offerta e degli scambi commerciali;

in molte aree del Paese i lavori sono già stati realizzati e alcune tratte sono già in funzione con soddisfazione dei cittadini e benefici del sistema produttivo come ad esempio l'asse del corridoio 1 tra Milano e Napoli ormai completato;

in alcuni casi il mancato coinvolgimento dei cittadini e delle amministrazioni locali interessate dal passaggio dell'AV/AC, sin dalla predisposizione del primo progetto preliminare ha creato accese contrapposizioni tra i cittadini e le amministrazioni centrali provocando effetti devastanti sia sull'ordine pubblico che sulla credibilità delle istituzioni; un esempio eclatante di tali carenze è rappresentato dal progetto della Val di Susa dove, dopo un approccio iniziale non chiaro, a seguito del lavoro fatto dal cosiddetto Osservatorio, il progetto è stato modificato in maniera sostanziale ma, nonostante ciò, proprio per la mancata chiarezza iniziale, si sono sviluppati movimenti di contestazione al progetto che nel tempo hanno travalicato i legittimi interessi degli abitanti e delle amministrazioni di quei territori per assumere una connotazione di contrarietà assoluta con gli interessi generali, sfociando in molte occasioni in ripetute e gravissime violazioni dell'ordine pubblico;

si intravede il rischio che questi fenomeni si ripetano in altri prossimi scenari, come ad esempio quelli relativi al tratto Venezia Trieste, e che possano compromettere il completamento del sistema infrastrutturale della TAV nel nostro Paese;

l'obiettivo del sopraccitato progetto prioritario 6, compreso fra Lione e Kiev, in cui ricade la nuova linea alta velocità/alta capacità Venezia-Trieste, è quello di dare risposta alla crescente domanda di trasporto merci da e per i Paesi dell'Est europeo, mediante le seguenti strategie:

a) trasferire sui nuovi binari parte del traffico merci attualmente circolante sulla linea

storica;

b) assorbire una quota significativa del traffico merci su gomma attualmente circolante sul corridoio autostradale;

su questo corridoio sono in corso di costruzione i sistemi di infrastrutturazione della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità con tratti già realizzati (Padova-Venezia, Milano-Torino), altri all'inizio dei lavori (Torino-Lione), altri in fase di finanziamento e/o progettazione definitiva);

la definizione del tracciato spetta alle regioni interessate dall'attraversamento di tale opera;

in Veneto e in Friuli Venezia Giulia è in corso di definizione il tracciato della Linea Venezia-Trieste fino al confine con la Slovenia che prevede nel tratto friulano, dal confine tra Veneto e Friuli Venezia Giulia fino a Trieste, il parallelismo con il sistema autostradale dell'A4, mentre il progetto presentato da Italferr il 20 dicembre 2010 presso la regione Veneto nel tratto della provincia di Venezia da Venezia a Portogruaro sposta il tracciato più a sud per poi riaffiancarsi all'A4 da Portogruaro in poi (cosiddetto «tracciato litoraneo»);

tale tracciato litoraneo è fortemente contestato dalle amministrazioni locali come espresso con ordini del giorno dei rispettivi consigli e con le osservazioni formulate alla Commissione nazionale per la valutazione d'impatto ambientale, nell'ambito del parere di competenza;

i motivi di contrarietà vanno ricondotti al gravissimo impatto ambientale che l'opera avrebbe su un sistema ambientale e idrogeologico molto delicato, essendo l'area interessata territorio di bonifica a rischio ricorrente di esondazioni e con gravi problemi di subsidenza;

di conseguenza recentemente la regione Veneto ha nominato commissario alla TAV l'architetto Bortolo Mainardi con l'obiettivo di rivedere il progetto depositato e di studiare soluzioni alternative;

il commissario Mainardi ha presentato un progetto di affiancamento all'attuale linea ferroviaria in data 23 aprile 2012 e, pur in assenza di elementi di approfondimento ancora da fornire, ha chiesto un parere di massima alle amministrazioni coinvolte, la maggior parte delle quali si sono già espresse anche formalmente;

con lettera datata 13 luglio 2012 il commissario Mainardi ha informato i sindaci dei comuni interessati che «in questa prima fase semestrale di utile confronto ho registrato la conferma quasi unanime del dissenso dei Vs. Comuni al Tracciato «Litoraneo» del Progetto Preliminare dicembre 2010 mentre, rispetto all'ipotesi alternativa delineata dallo Studio di Fattibilità illustrato/consegnatovi in aprile u.s. che prevede il futuro corridoio «AV/AC» lungo l'attuale Linea Ferroviaria nella Tratta da Mestre/Carpeneo a Portogruaro, pur con tutte le Vostre comprensibili/legittime richieste di ulteriori chiarimenti/approfondimenti, ho registrato la Vostra essenziale preferenza e condivisione»;

pertanto il commissario ha così dato atto di aver acquisito il parere favorevole di massima della maggior parte delle amministrazioni interessate salva la richiesta da parte delle stesse di ulteriori approfondimenti e modifiche (analisi domanda, analisi costi-benefici, verifica delle possibili varianti) che però non modificherebbero il corridoio impegnato; va altresì considerato che la soluzione prospettata ha costi minori e prevede prioritariamente l'ammodernamento e potenziamento della linea esistente, garantendo in prospettiva - con l'ipotesi da verificarsi del quadruplicamento - al sistema economico nazionale la realizzazione di una fondamentale opera infrastrutturale per il collegamento rapido con l'Europa dell'est;

appare quindi evidente che, oltre ai problemi di natura ambientale e progettuale sottolineati sopra per il cosiddetto tracciato litoraneo, diventa fonte di ulteriore conflitto con

il territorio la prosecuzione della procedura di valutazione di impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare limitata al progetto litoraneo, considerata la volontà contraria a detto progetto già espressa dalle amministrazioni locali interessate e la stessa indicazione progettuale alternativa proposta dal commissario Mainardi;

il commissario Mainardi, l'8 agosto 2012, ha presentato un rapporto al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e al presidente della regione Veneto relativo alle tratte della TAV nel territorio veneto, evidenziando le proprie valutazioni sui due tracciati alternativi e chiedendo un intervento politico per la scelta della soluzione dell'affiancamento della nuova tratta da Mestre/Carpenedo a Portogruaro all'attuale linea ferroviaria; su tale ipotesi non sembra che il commissario abbia ricevuto risposta,

impegna il Governo:

ad assumere le iniziative di competenza dirette a svolgere una reale comparazione, anche nell'ambito di ogni procedura amministrativa in corso, tra i possibili tracciati alternativi presentati al Governo, sia quello litoraneo all'esame della Commissione VIA, sia quello presentato dal Commissario Mainardi con lettera dell'8 agosto 2012 ed anche con tracciati non formalmente depositati che sono stati in ogni caso oggetto di valutazione da parte di RFI almeno nella prima fase, come quello in affiancamento del sistema autostradale A4, al fine di garantire la compiutezza e la validità sostanziale della procedura di valutazione di impatto ambientale in corso presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

a verificare, considerate le volontà espresse dalle amministrazioni comunali interessate, dallo stesso commissario Mainardi nonché da Rete ferroviaria italiana, la disponibilità da parte della RFI per l'elaborazione di un nuovo progetto, diverso da quello relativo al tracciato litoraneo, diretto a proseguire i necessari approfondimenti tecnici e la consultazione e coinvolgimento, anche nelle forme della progettazione partecipata, delle comunità ed amministrazioni locali, al fine di realizzare le soluzioni progettuali alternative di cui in premessa che limitano gli impatti ambientali e paesaggistici e riducono al minimo gli effetti derivanti dall'attraversamento dei centri abitati.

(8-00209) «Viola, Lanzarin, Rubinato, Forcolin, Callegari, Fabi, Dussin, Togni, Alessandri».